

荷主の皆さま、ご理解とご協力を
お願いします。

燃料高騰で もう限界!

運送業存続のピンチです!!

燃料価格が1円上がると、
トラック業界全体での負担は約150億円!

長野県民の皆さまの
くらしを支える、
運送業界存続のために
ご理解とご協力を
お願いします!

私たちトラック輸送事業者は、燃料価格高騰の直撃により、事業存続の危機に陥っています。
適正な運賃・料金の収受と燃料サーチャージへのご理解とご協力をお願いいたします!

適正な運賃をご提案 標準的な運賃と燃料サーチャージ

2020年、国土交通省よりトラック運送業の「標準的な運賃」が告示され、また、各事業者には「燃料サーチャージ」制度導入の推進がなされています。「標準的な運賃」「燃料サーチャージ」制を反映させ、設定するのが「適正な運賃」です。燃料価格が1円上がると、トラック業界全体での負担は約150億円!!にもなります。持続可能な物流の実現に向けて今後も「適正な運賃」のご提案を進めてまいります。

割増賃金率 引き上げに対応

2023年4月～
月60時間超の時間外労働が対象
コロナ禍においても、エッセンシャルワーカーとして物流を支えるトラックドライバー。働き方改革の推進により、2023年4月から月60時間を超える時間外労働への割増賃金率が中小企業も50%に引き上げられます。多くが台数20両未満の小規模事業者の集まりであるトラック業界は、運賃・料金の値上げのための交渉さえできないことがあります。割増賃金率引き上げに伴う「適正な運賃」へのご理解をお願いいたします。

ドライバーの 労働改善推進

2024年～
時間外労働の上限規制が適用!
2024年から「働き方改革関連法」が運送業にも適用になり、「時間外労働の上限規制960時間への対応」をしなければなりません。違反した場合、刑事罰或いは罰金が課せられる恐れがあります。ドライバーの労働時間は全産業の平均より約2割長く、賃金は1～2割少ないのが現状です。ドライバー不足の解消に向けた労働改善や働き方改革の推進が必要ですが、そのためには「適正な運賃」が不可欠です。

標準的な運賃の詳細は、
こちらをご覧ください



国土交通省、燃料サーチャージガイドラインはこちらをご覧ください



国土交通省、標準的な運賃・燃料サーチャージについては
こちらをご覧ください



令和
6年4月~
適用

事業者の皆さんに
お知らせです。



トラック運転者の

改善基準告示が改正されます!

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます



1年の拘束時間

改正前(年換算)

3,516時間

改正後

原則: 3,300時間
最大: 3,400時間

1か月の拘束時間

改正前(月換算)

原則: 293時間
最大: 320時間

改正後

原則: 284時間
最大: 310時間

1日の休息期間

改正前

継続8時間

改正後

継続11時間を
基本とし、継続9時間

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます



トラック運転者の「改善基準告示」が改正されます。



令和6年4月より適用予定です。

1年、1か月の拘束時間	1年：3,300時間以内 1か月：284時間以内 【例外】労協定により、次のとおり延長可(①②を満たす必要あり) 1年：3,400時間以内 1か月：310時間以内(年6か月まで) ① 284時間超は連続3か月まで ② 1か月の時間外・休日労働時間が100時間未満となるよう努める
1日の拘束時間	13時間以内(上限15時間、14時間超は週2回までが目安) 【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合 ^(※1) 、16時間まで延長可(週2回まで) <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> ※1：1週間における運行がすべて長距離貨物運送(一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送)で、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合 </div>
1日の休息期間	継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない 【例外】宿泊を伴う長距離貨物運送の場合 ^(※1) 、継続8時間以上(週2回まで) 休息期間のいずれかが9時間を下回る場合は、運行終了後に継続12時間以上の休息期間を与える
運転時間	2日平均1日：9時間以内 2週平均1週：44時間以内
連続運転時間	4時間以内 運転の中断時には、原則として休憩を与える(1回おおむね連続10分以上、合計30分以上) 10分未満の運転の中断は、3回以上連続しない 【例外】SA・PA等に駐停車できないことにより、やむを得ず4時間を超える場合、4時間30分まで延長可
予期し得ない事象	予期し得ない事象への対応時間を、1日の拘束時間、運転時間(2日平均)、連続運転時間から除くことができる ^(※2,3) 勤務終了後、通常どおりの休息期間(継続11時間以上を基本、9時間を下回らない)を与える <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> ※2：予期し得ない事象とは、次の事象をいう。 ・ 運転中に乗務している車両が予期せず故障したこと ・ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航したこと ・ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖されたこと又は道路が渋滞したこと ・ 異常気象(警報発表時)に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となったこと ※3：運転日報上の記録に加え、客観的な記録(公的機関のHP情報等)が必要。 </div>
特例	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> 分割休息(継続9時間の休息期間を与えることが困難な場合) ・ 分割休息は1回3時間以上 ・ 休息期間の合計は、2分割：10時間以上、3分割：12時間以上 ・ 3分割が連続しないよう努める ・ 一定期間(1か月程度)における全勤務回数の2分の1が限度 </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> 2人乗務(自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合) 身体を伸ばして休息できる設備がある場合、拘束時間を20時間まで延長し、休息期間を4時間まで短縮可 【例外】設備(車両内ベッド)が※4の要件を満たす場合、次のとおり、拘束時間をさらに延長可 ・ 拘束時間を24時間まで延長可(ただし、運行終了後、継続11時間以上の休息期間を与えることが必要) ・ さらに、8時間以上の仮眠時間を与える場合、拘束時間を28時間まで延長可 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> ※4：車両内ベッドが、長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であり、かつ、クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること </div> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> 隔日勤務(業務の必要上やむを得ない場合) 2暦日の拘束時間は21時間、休息期間は20時間 【例外】仮眠施設で夜間4時間以上の仮眠を与える場合、2暦日の拘束時間を24時間まで延長可(2週間に3回まで) 2週間の拘束時間は126時間(21時間×6勤務)を超えることができない </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> フェリー ・ フェリー乗船時間は、原則として休息期間(減算後の休息期間は、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはならない) ・ フェリー乗船時間が8時間を超える場合、原則としてフェリー下船時刻から次の勤務が開始される </div>
休日労働	休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない



(注1)改善基準告示とは、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示第7号)をいう。
 (注2)本表は、令和4年厚生労働省告示第367号による改正後の改善基準告示のほか、関連通達(令和4年基発1223第3号)の内容を含めて作成したもので、令和6年4月1日より適用される。